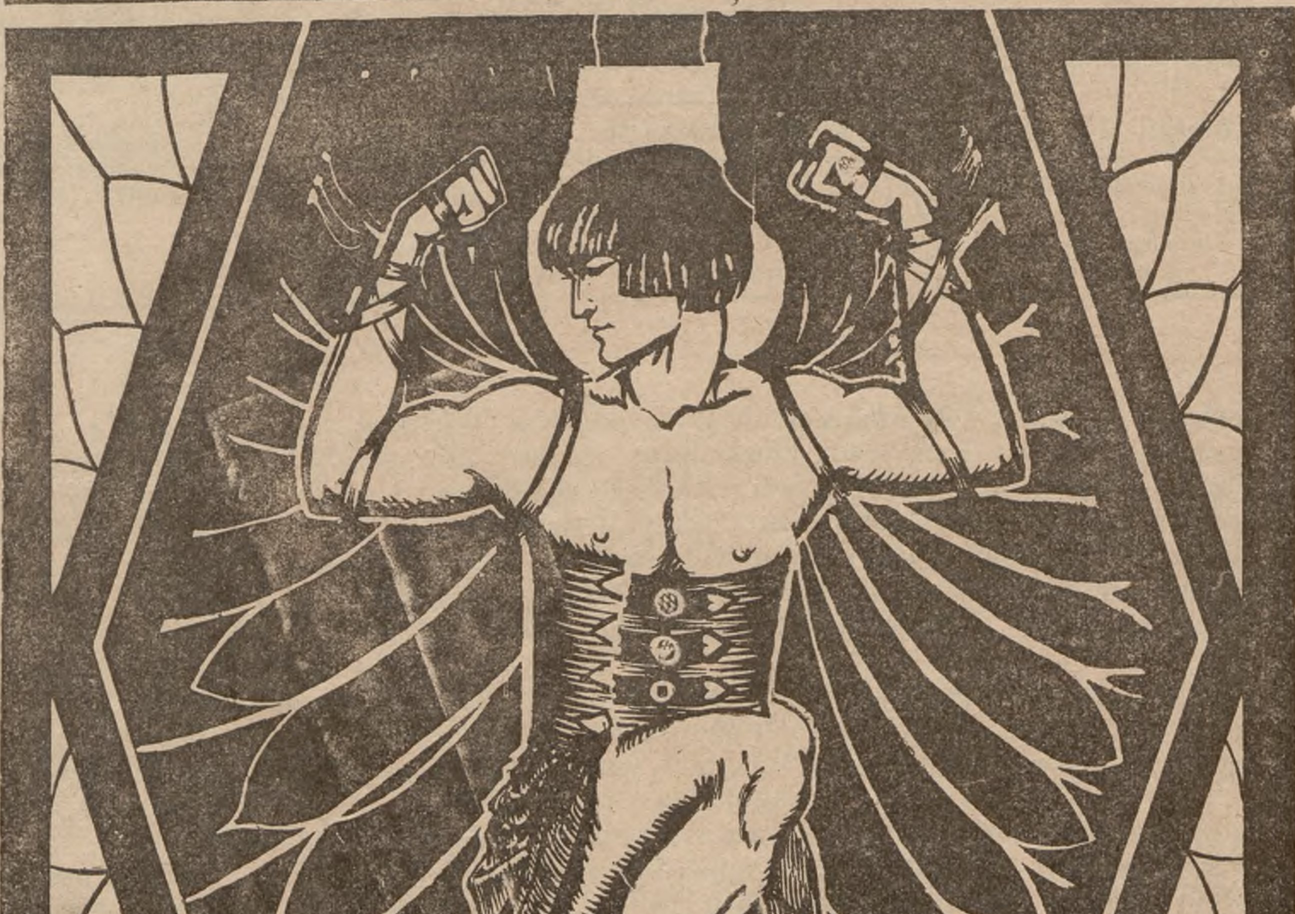
Nakład 24.900.

Nr. 1 (85) Cena 40 gr. Tom VI.

LOTNIK



ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 1 (85) **Poznań, 9 lipca 1927.** **Tom VI**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

B. O.

Ciekawe i pouczające jest zestawienie lotnictwa jako najszybszego środka komunikacji z rekordową powolnością załatwiania wszelkich spraw lotnictwa dotyczących. Oto stary i niedołężny Aeroklub rozwiał się na skinienie Ministerstwa S. W., lecz już sporo czasu upłynęło, nie jeden rekord ustanowiono, były w Polsce ciekawe loty, pisma niektóre zestawiają rekordzistów zapominając o pułk. Rayskim i kpt. Orlińskim, a Aeroklub milczy, bo dotychczas nie zdołał odrodzić się. Tak być nie powinno. Sprawa jest za poważna, by mogła miesiącami i latami wyczekiwać.

A polska ustawa lotnicza. „Lotnik“ pisze o niej już od 3 lat, czy rzeczywiście nie ma czasu na jej uchwalenie? czy koniecznie Polska musi czekać, aż Boliwja, Honduras i Abisynja swe ustawy uchwalą? Ta ostatnia przed 3 miesiącami uzyskała ustawę — czas by był i na Polskę.

Wiele, bardzo wiele drobnych spraw czeka na załatwienie i nie dziwimy się ani trochę, że tak jest. Rządzenie lotnictwem cywilnem nie jest tak łatwe i proste, szczególnie w Polsce, gdzie wielu jest chętnych, lecz bardzo mało znających się na tem. Jesteśmy za dużem Państwem i granice nasze są za trudne do obrony, by dotychczas nie zdobyć się na Urząd Lotnictwa Cywilnego o kompetencjach Podsekretarjatu stanu. Budżet na ten cel musi się znaleść, bo zaniedbanie w sprawach lotniczych jest bardzo trudne do naprawienia.

Przemysł lotniczy ledwo zipie. Lotnictwo komunikacyjne, poza Aerolotem, prawie nie istnieje. Posady należne pilotom zajmują ludzie nie powołani. Zapowiadany polski typ komunikacyjny jest zdaje się urojeniem. Lotniska cywilne z wyjątkiem Katowic i Łodzi nie są nawet oznaczone, a z zagranicznymi porównać się nie dadzą. Czy w tych warunkach możemy liczyć na tranzyt lotniczy? Czy nasz czeski sąsiad nie daje nam przykładu, jak czynić należy? I my mamy pretensje do państwa o znacznej sile powietrznej. Warunki kraju naszego są idealne. Benzyna i oliwa w Borysławiu. Cały kraj jest wspaniałem lądowiskiem. O tem nie wolno zapominać.

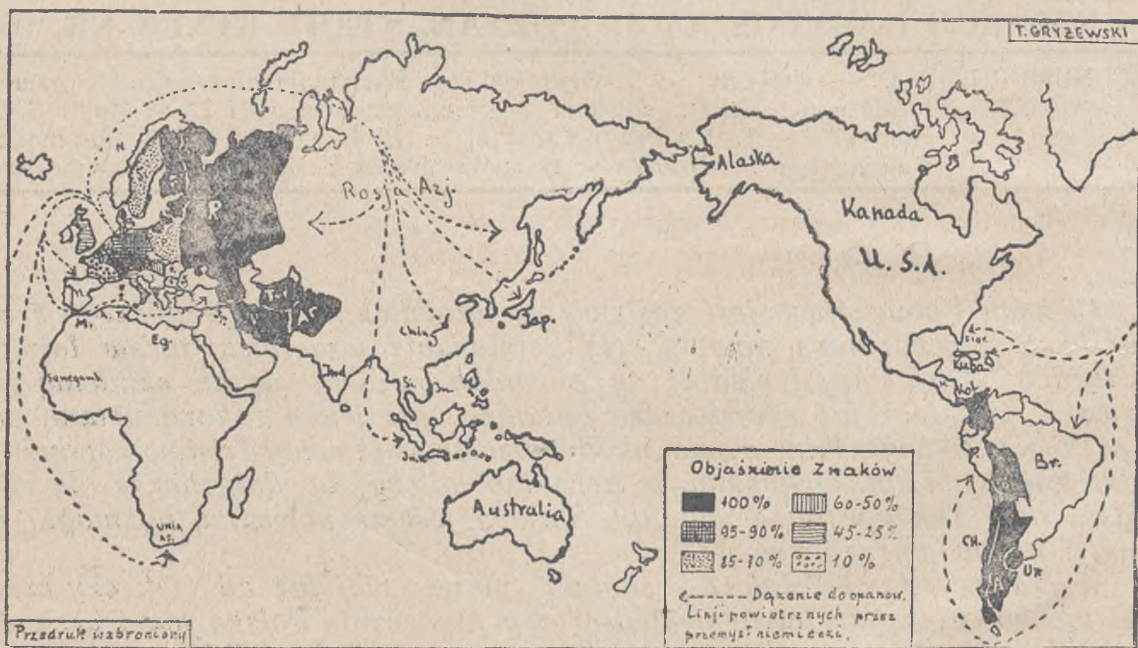
Ekspansja niemieckiego przemysłu lotn.

Obserwując postępy lotnictwa komunikacyjnego, musi każdego uderzyć w oczy olbrzymi rozrost niemieckich fabryk samolotów, które swemi aparatami zalewają świat.

Niemiecki przemysł lotniczy, który co do swej wytwórczości samolotów wojskowych, był skrępowany do niedawna przepisami, wynikającemi z postanowień traktatu Wersalskiego, poświęcił się budowie płatowców komunikacyjnych, robiąc na tym polu duże postępy. Nic też dziwnego, że skoro przyjrzymy się obecnej sieci linji powietrznych, to widzimy, że większość ich obsługiwana jest przez samoloty konstrukcji niemieckiej, tj. Junkers, Rohrbach, Dornier i Fokker.

IV grupa: gdzie % ten wynosi od 60—50%
V grupa: gdzie % ten wynosi od 45—25%
VI grupa: gdzie % ten nie przekracza 10%.

Do I grupy należy: Rosja, Finlandja, Łotwa, Estonja, Litwa i Albanja; do II-giej — Niemcy (95%), Szwajcarja (91%), Austrja (90%); do III-ciej — Szwecja (85%), Holandja (78%), Polska (71%), Danja (70%); do IV-tej — Węgry (57%); do V-tej — Włochy (42%), Belgja (29%), Anglja (27%), Czechy (27%); wreszcie w VI-tej grupie znajduje się Francja, wykazująca zaledwie 9%. O wiele większe postępy zrobił niemiecki przemysł lotniczy poza Europą, szczególniej że w większości państw (w których oczywiście istnieje komuni-



Ten znany postęp, a także „ekspansja samolotów, konstruowanych przez fabryki niemieckie, daje dużo do myślenia i nasuwa szereg wniosków, natury gospodarcznej, a także politycznej.

Dlatego też trzeba jasno zdać sobie sprawę, jak kwestja ta w dzisiejszych czasach się przedstawia.

W państwach europejskich, które mają u siebie komunikację lotniczą, możemy łatwo określić procentowo, jaka długość linji, jest obsługiwana przez samoloty konstrukcji niemieckiej.

Zasadniczo można podzielić te państwa na 6 grup, a mianowicie:

I grupa: w których 100% linji obsługiwanych jest przez samoloty konstrukcji niemieckiej.
II grupa: gdzie % ten wynosi od 95—90%
III grupa: gdzie % ten wynosi od 85—70%

kacja lotnicza), zajął monopolistyczną rolę. W Azji, linje komunikacji lotniczej Persji (o długości 1887 km.), a także południowej części Rosji (Afganistan, Turkiestan), są całkowicie przez ten przemysł*) opanowane; to samo dotyczy Ameryki południowej t. j. Kolumbji (samoloty Junkersa i Dorniera), Boliwji (Junkers), Chile (Junkers), Argentyny (Junkers) i Urungwaju (Junkers).

Taktyka przemysłowców niemieckich, popieranych zresztą przez rząd Rzeszy, jest zupełnie zrozumiałą.

Niemcy, dążąc do rozwoju swych fabryk samolotów, ze względów czysto handlowych muszą się starać o rynki zbytu. A, jeżeli można tak powiedzieć, najpierwsi się wyspecjalizowali w budowie płatowców komunikacyjnych, to nic dziwnego, że przy bardzo

*) Junkers.

intenzywnej reklamie i narzucaniu się swoim towarem, mogli zapewnić sobie cały szereg rynków zbytu. Oni też pierwsi zwrócili uwagę na niektóre rynki poza europejskie, o których przemysłowcy innych krajów nawet nie pomyśleli.

Dzięki temu zapewnili sobie w niektórych państwach monopol na eksploatację linji powietrznych, jak np. w Persji. Charakterystycznym jest to, że zwrócili swoją uwagę na kraje mniejkulturalne, jak Rosja, Albanja, Persja. Powodem, dla którego prawie, że cała Europa t. j. każde pojedyńcze państwo osobno wzięte, ma pewien % linji obsługiwanych przez samoloty budowane w fabrykach niemieckich, jest wielki rozwój tow. Lufthansy, której działalnością i rozwojem zajmiemy się w następnym artykule. Tu tylko w krótkości zaznaczę, że Lufthansa przedewszystkiem dąży do opanowania ważniejszych szlaków powietrznych Europy, a co więcej, aby szlaki te schodziły się przedewszystkiem w Berlinie, lub innym większym mieście niemieckim. Taktyka niemiecka trzyma się z góry ułożonego planu, zdobywając sobie planowo odpowiednie wyniki różnemi sposobami. Tak więc, albo zakładają osobne towarzystwo z firmą i kapitałem oczywiście niemieckim, jak np. w Kolumbji — „Socieda Colombo Alemana de Transportes Aereos", Junkers w Persji i t. p., lub też zakładane są spółki pod firmą obcą, z kapitałem i samolotami niemieckiemi („Aerolloyd Cordoba" w Argentynie; „Loyd Aero" w Boliwji).

Drugą wreszcie grupą są te towarzystwa lotnicze, które z przemysłem lotniczym niemieckim mają tyle tylko wspólnego, że od niego kupują dla siebie samoloty. Tu są dwie kategorje towarzystw: towarzystwa, które ze względów gospodarczych i ze względu na bilans handlowy swego kraju, kupują aparaty budowane przez konstruktorów niemieckich, jednak wytwarzane w tym właśnie kraju, jak np. tow. holenderskie „K. L. M.", które posługują się samolotami Fokkera, wyrabianemi w Holandji, lub też tow. szwedzkiego „Aerotransport", które posiada samoloty „Junkers", wyrabiane w Malmo w Szwecji; wreszcie idą towarzystwa, które są w tym położeniu, że kraj ich samolotów komunikacyjnych nie wyrabia, i dlatego posługują się samolotami konstrukcji niemieckiej („Polska Linja Lotnicza Aerolot").

Z wyżej przytoczonych danych widzimy już olbrzymią ekspansję niemieckiego przemysłu lotniczego, co bardziej obrazowo przedstawione jest na załączonej mapie.

Na mapie tej oznaczone są tylko te państwa, które posiadają u siebie komunikacje lotniczą, przyczem w państwach tych w których jest jakakolwiek linja na której kursują samoloty niemieckie, oznaczony jest w procentach, procent długości, obsługiwanych przez te samoloty.

Przemysł niemiecki osiągnąwszy tak dobre rezultaty na polu rynków zbytu, nie myśli o zakładaniu rąk, lecz zakreśla sobie plany, które mogą być wykonane w ciągu paru lat.

Wtedy zyska dominujące znaczenie w świecie, jeśli nie zajdą jakieś przeszkody, pod postacią konkurencji.

W planach lotniczych fabryk niemieckich leży opanowanie niektórych jeszcze państw europejskich, w których nie mają jeszcze wpływu, t. j. w Hiszpanji, Norwegji, Rumunji i Bułgarji. Kraje te ma na oku tow. Lufthansa, która projektuje już na bieżący rok linje łączące Berlin z Madrytem i Berlin z Oslo. Na dalszym planie jest projektowana linja Berlin-Odessa, przez Rumunję. Co więcej, podobno firma Junkers otrzymała kikudziesięcioletnią koncesję na eksploatację linji powietrznych w Bułgarji. Z innych części świata specjalnie upatrzono sobie Azję i Amerykę południową, ze względu na projektowane połączenie Europy z Japonją i Chinami i na linje Europa-Argentyna.

Tutaj, jak już wyżej wspomniałem, zyskali sobie cały szereg wpływów, które chcą jednak rozszerzyć. Od dłuższego czasu trwają pertraktacje z Turcją o monopol i które zdaje się. że zostaną pomyślnie załatwione. Rosja Azjatycka jest też szerokiem polem do działania. Przedewszystkiem ma powstać linja transsyberyjska, łącząca Moskwę z Władywostokiem (później może z Japonją) i Pekinem, oraz cały szereg linji o ogólnej długości 12.000 klm., obługiwanych przez samoloty typu Junkersa. W związku z przyszłą linją transyberyjską, ekspansja niemiecka stara się także pozyskać wpływy w państwach sąsiednich, t. j. w Chinach (linja Moskwa-Pekin), i w Japonji, gdzie dzięki temu, że jedna z fabryk otrzymała licencje na wyrób samolotów typu Dorniera, cały szereg projektowanych linji ma być temi aparatami obsługiwany.

Pozatem towarzystwo „K. L. M." zabiega o połączenie metropolji ze swą kolonją t. j. Indjami Holenderskiemi, samolotami typu Fokkera.

W południowej Ameryce panuje niepodzielnie Junkers. Podbiwszy Kolumbję, Argentynę, Urugwaj, Chile, stara się o otrzymanie koncesji w Brazylji i Peru. Oprócz tego przemysł niemiecki sięga do Ameryki półn. i środkowej. Utworzone już jest towarzystwo niemieckie, finansowane przez Lufthanzę, które ma eksploatować aparatami typu Fokkera linję łączącą Floridę (Stany Zjednoczone) z Kubą i Panamą.

W Afryce z powodu różnych przeszkód natury technicznej, niemiecki przemysł lotniczy, nie ma żadnego wpływu na komunikacje lotniczą, jednak są bardzo ciekawe za-

biegi firmy Junkers, która w zeszłym roku zwróciła się do rządu Unji Południowej Afryki z propozycją zorganizowania w tym kraju linji lotniczych. Jest to dość dziwne, że rząd Unji na propozycję tą się zgodził, zajmując w ten sposób nieprzychylne stanowisko dla angielskich fabryk samolotów.

Przy zadziwiającej intenzywnej ekspansji niemieckiego przemysłu lotniczego, w celu opanowania linji komunikacyjnych, widzimy jeszcze powstawanie w różnych krajach fabryk o charakterze czysto niemieckim, wyrabiających samoloty konstrukcji niemieckiej. Oprócz tego cały szereg fabryk zakupuje licencje na wyrób tych samolotów. W ten sposób mamy poza granicami Niemiec sporo fabryk już wyrabiających samoloty konstrukcji niemieckiej. Oprócz tego cały szereg fabryk zakupuje licencje na wyrób tych samolotów. W też ten sposób mamy poza granicami Niemiec sporo fabryk już wyrabiających aparaty, lub też będących w budowie, lub w projekcie. Oprócz tego zaliczyć trzeba do tych fabryki mające licencje.

Fabryk takich jest 14 (wliczając fabryki, mające licencje), z czego na Holandję przypada 2 (Fokker, Dornier), na Danję — 1 (Rohrbach), na Włochy — 2 (Dornier, Fokker), Szwecję — 1 (Junkers), Rosję — 1 (Junkers), Persję — 1 (Junkers), Japonję — 1 (Dornier), Turcję — 1 (Junkers), Szwajcarję — 3 (Dornier), Hiszpanję — 1 (Dornier).

Z wyżej wymienionych danych, możemy wyrobić sobie odpowiednie zdanie o wielkim rozmachu niemieckich fabryk samolotów i jego ekspansji, połączonej z ambicją opanowania świata.

Jeżeli całą tą sprawę brać z punktu widzenia czysto gospodarczego, to rzuca się przedewszystkiem w oczy groźba konkurencji dla fabryk płatowców w państwach, o rozwiniętym przemyśle lotniczym, jak we Francji, Anglji i Stanach Zjednoczonych.

Chwilowo groźba konkurencji może nie daje się tak bardzo odczuwać, ze względu na to, że jak dotychczas, zakłady lotnicze tych państw opierają się głównie na zapotrzebowaniach wojskowych. Jednak nie można nie uwzględnić wypadku, że w przyszłości na samoloty komunikacyjne będzie coraz większy popyt.

Uwzględniając linje komunikacji powietrznej, trzeba wziąść i to pod uwagę, że już w niedalekiej przyszłości, tak jak dziś ludzie prywatni kupują samochody, tak za dobre parę lat będą kupować samoloty dla swego prywatnego użytku.

Kto będzie do tego lepiej przygotowany, ten będzie górą. Fabryki francuskie, angielskie i Stanów Zjednoczonych na tem polu pracują i oddają się licznym doświadczeniom, jednak mało zwracają uwagi na przyszłe rynki zbytu.

Z mapki załączonej widzimy, jak poważnie samoloty niemieckiej konstrukcji są zaangażowane w niektórych państwach. To też dzięki temu, oraz przez umiejętną reklamę niemiecki przemysł lotniczy zdobył sobie uznanie w opinji niektórych rządów i społeczeństw, co daje mu pewną gwarancję, że przy wyborze typów samolotów komunikacyjnych, lub sportowych, te właśnie samoloty będą nabywane.

To jest właśnie groźne dla fabryk samolotów innych państw. Dla Polski, jeśli będziemy patrzeli z tego punktu widzenia, rozwój przemysłu niemieckiego nie przedstawia dużego niebezpieczeństwa. W obecnej chwili, jak każdemu wiadomo fabryki nasze samolotów komunikacyjnych nie wyrabiają. Prawdopodobnie na samolotach polskiej konstrukcji wyrobionych w Polsce latać dopiero będziemy za jakie 2—3 lata. Projekt jest już opracowany, jednak czy okaże się praktycznym, jeszcze nie wiadomo. W każdym razie, jeżeli, przypuścimy, że dorówna on samolotom konstrukcji obcych, to jednak nie będziemy mogli odrazu myśleć o eksportowaniu ich zagranicę. Jest to sprawa dość ciężka, a przedewszystkiem za kosztowna (reklama i t. p.), aby o tem chwilowo myśleć.

Jest jednak druga sprawa, która pomimo wszystkich względów ekonomicznych musi się nasuwać, sprawa niezmiernie ważna, dotycząca się przyszłej wojny.

Tutaj dla Polski, jak również dla innych państw, potężny rozwój niemieckich fabryk płatowców jest nader groźnym.

Tadeusz Gryżewski.

Próba statyczna samolotu BM. 2.

Dnia 25 i 26 maja wobec przedstawicieli Depart. IV Ż. P. oraz przedstawiciela I. B. T. L. odbyła się w fabryce „Samolot“ w Ławicy próba statyczna samolotu „BM. 2“. Próba dała doskonałe rezultaty. Nadmienić należy, iż jest to pierwsza w Polsce kompletna próba statyczna płatowca, gdyż obejmowała badanie wytrzymałości statycznej nie tylko komory płatowej (skrzydeł) lecz również lotek, płaszcz. ogonowych oraz kadłuba w różnych wypadkach obciążenia. Nie było badane tylko podwozie gdyż w 144 lotach jakich dokonał

samolot „BM 2" w pełni wykazało ono swą wytrzymałość nietylko statyczną lecz i dynamiczną. Przeprowadzona próba statyczna samolotu „BM 2" była jednocześnie studjum próby statycznej dotyczącej płatowca obliczanego podług najnowszych, w praktyce jeszcze nie znanych u nas wymagań francuskich, ze zmianami jednakże wprowadzonymi przez konstruktora samolotu „BM 2" zmianami, które po odpowiednim przez niego udokumentowaniu słuszności zostały zaaprobowane przez I. B. T. L.

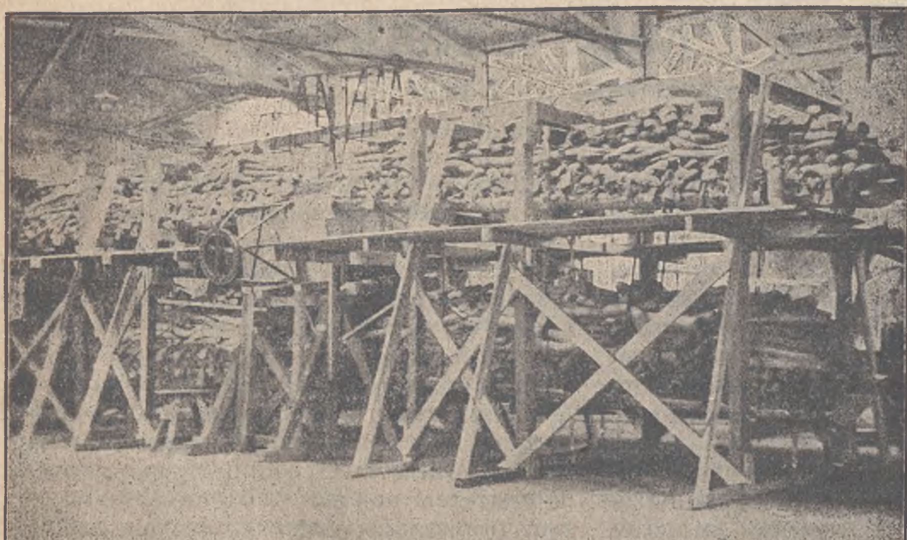
Zasadnicza zmiana, którą wprowadza konstruktor „BM 2" w próbie statycznej (oraz w sposobie obliczania samolotu) polega na pochyleniu płatowca w stanie odwróconym przodem w dół, a nie w górę, jak to mylnie dotychczas ogólnie jest stosowane. Wielkość tego kąta pochylenia płatowca jest ściśle zależna od właściwości aerodynamicznych profilu skrzydeł. W płatowcu „BM 2" (profil „Bartel" 37 II a) kąt pochylelenia skrzydeł wynosił $12^0 50'$ (Kadłuba $9_0 50'$). Takie pochylenie skrzydeł odpowiada t. zw. I^{mu} wypadkowi lotu (skrajne przednie położenie środka parcia powietrza na skrzydła).

Próba wytrzymałości komory skrzydłowej w takich warunkach przeprowadzona dała spółczynnik wytrzymałośh statycznej n = 13,5 (wymagane jest n = 8). Zerwanie nastąpiło w ściągaczu przedniej linki nośnej, podłużnice skrzydeł natomiast nie uległy złamaniu. Z powyższego widzimy, iż skrzydła samolotu „BM 2" są bardzo silne i posiadają wytrzymałość żądaną od samolotów przejściowych (transformacyjnych oraz pościgowych, wykonywujących wszelaką akrobację (wymagane n = 13).



Płatowiec szkolny BM. 2.
Konstrukcji inż.-pilota Ryszarda Bartla.

Próba asymetrycznego obciążenia skrzydeł przy spółcz. n = 7 i 8 wypadła doskonale, bez pozostawienia najmniejszych trwałych deformacji kadłuba lub skrzydeł. Kadłub będąc badany na gięcie i skręcanie od obciążenia płaszczyznami ogonowymi przy spółcz. obciążeniu tych ostatnich n = 9 dał minimalny kąt skręcenia oraz wytrzymałość bez złamania. Próba obciążenia kadłuba masami odpowiadającymi poszczególnym ciężarom pomnożonym przez spółcz. wytrzymałości — dała wymagany spółcz. wytrzymałości n = 8. Płaszczyzny ogonowe wytrzymały bez złamania obciążenie 9-cio krot. (wymagane jest 8-o krotne) i dalej nie były łamane. Dla ilustracji dodamy, iż obciążenie 1 m^2 powierzchni statecznika wynosiło 210 kg/m^2,

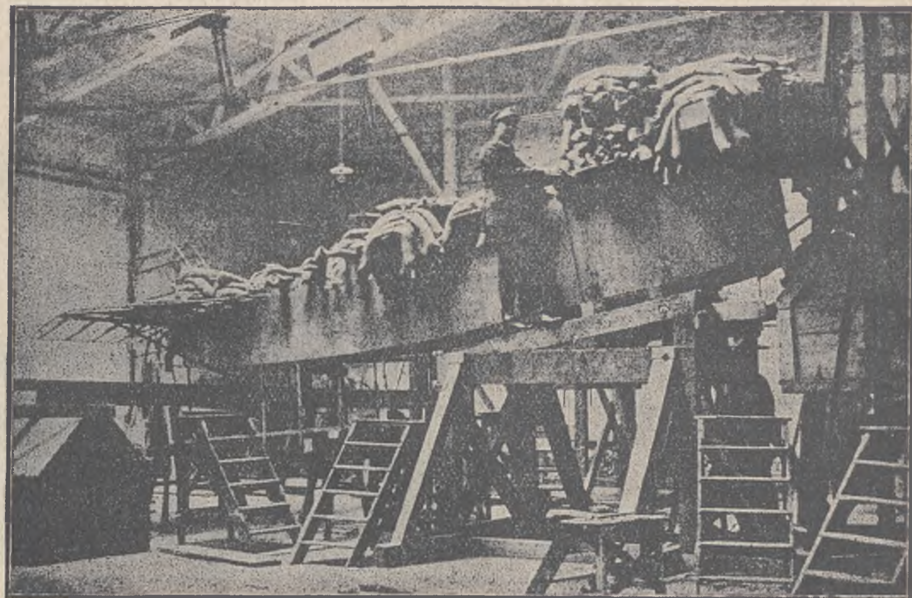


Skrzydło płatowca BM 2 obciążone workami z piasku. Rzut oka wystarcza, by zrozumieć, że ciężar jest imponujący.

oraz skrzydeł górnych średnio 410 kg./m², całkowity ciężar piasku jaki dźwigały skrzydła wynosił 11,4 ton!

Wszystkie dane powyższe nasuwają ogólną myśl, że płatowiec „BM 2“ jest ogromnie wytrzymały, że polskie metody konstrukcji w niczem nie ustępują zagranicznym i że z naszego młodego przemysłu lotniczego możemy być dumni. Albowiem płatowce konstrukcji „Samolotu“ i płatowce konstrukcji drugiej dużej wytwórni w Białej Podlaskiej w niczem nie ustępują zagranicznym, lecz nawet je przewyższają.

Należało by sobie życzyć, by w najbliższym czasie umożliwiono wytwórniom naszym wykonać konstrukcję płatowca komunikacyjnego, który, nie wątpię, będzie o niebo lepszy od okrzyczanego Junkersa, który i tak ostatnio doznał straszliwej porażki ze strony amerykańskich pasażerskich samolotów — (Ryan 4 osobowy — Lindbergha i Wright — Bellanca 5 osobowy — Chamberleina, a ostatnio — sześcioosobowy Byrd'a) — które dokonały lotu transatlantyckiego. *B. O.*



Próba statyczna kadłuba BM 2. Obok kadłuba widać kontrolera wojsk.

MAJOR SZTABU GENERALNEGO M. ROMEYKO.

List z Pragi Czeskiej.

Wrażenia z Wystawy Lotniczej.

(Korespondencja własna).

Opisując wystawę lotniczą w Pradze, chciałbym przy tej sposobności nadmienić słów kilka wogóle o organizacji wystaw tego rodzaju.

Ongiś, gdy lotnictwo było w zarodku, wystawy lotnicze były niezmiernie ciekawe przedewszystkiem dla konstruktorów lotnictwa, albowiem tam zapoznawali się oni z nowemi metodami budowy, z zasadami konstrukcji itd. Na wystawach podobnego rodzaju przeważały ilościowo same płatowce.

Z biegiem czasu, gdy skonstruowanie płatowca nie stało się trudniejszem od skonstruowania samochodu — fachowy ogół lotnictwa zaczął się interesować kierunkiem rozwoju tegoż — ogólnemi zasadami budowy oraz materjałem używanym w tym celu. Wtedy to na wystawach oprócz płatowców zaczął się pojawiać materjał potrzebny tak do fabrykacji płatowca, jak i sprzęt pomocniczy.

Dziś, w dobie rozkwitu lotnictwa, okazało się, że mało jest posiadać dobre płatowce i dobre motory — aby lotnictwo mogło się należycie rozwijać, trzeba mieć cały szereg sprzętu i narzędzi pomocniczych — a więc i lotniska, urządzone z nocnym oświetleniem, specjalne lampy wskazujące drogę w nocy — skomplikowana służba meteorologiczna, służba łączności, znaki orjentacyjne według dróg lotniczych i t. d. Natomiast wnętrze płatowca przedstawia sobą „kuchnię“, gdzie zauważamy cały szereg nowych, nieznanych nam przedtem przyrządów, zapewniających bezpieczeństwo lotu. A więc szybkomierze, różnego rodzaju busole (kompasy), pochyłomierze, aparaty radjo, sygnalizacyjne przyrządy, przybory do oświetlenia i t. d.

Toteż jasnem jest, że państwo, któremu zależy na bezpiecznej i regularnej komunikacji

lotniczej, w pierwszym rzędzie musi zwrócić uwagę na rozwój współczesnych środków pomocniczych. — Lotnicze wystawy współczesne przedstawiają też z tej racji pokaz już nietylko nowych płatowców, lecz i niezwykłej ilości tych przyrządów i środków pomocniczych — powiedziałbym nawet więcej, że te przyrządy stanowią dziś istotę wystawy lotniczej.

Są jeszcze ku temu i inne powody. Jak już poprzednio wspomniałem rozwiązanie konstrukcji płatowca dziś nie jest już zagadką: są pewne zasady techniczne, które pozwalają w bardziej lub mniej trafny sposób rozwiązać budowę płatowca. Różnica zachodzi tylko w tej lub innej formie zewnętrznej, w ilości siły maszynowej, użytej jako środek ciągnienia i w rozmieszczeniu tej siły na samym płatowcu.

Dlatego też częstokroć zbytecznem jest wystawiać cały płatowiec, a miast tego zadawalniamy się wystawieniem litylko modela wykonanego w ścisłej proporcji, z odnośnych materjałów.

Ku temu pobudza jeszcze inna przyczyna: ongiś, gdy wielkość płatowców nie przekraczała rozmiarów o rozpiętości 12-16 mtr. nie było to trudnem. Dziś cały szereg płatowców rozmiarami swemi przekracza 20-25 metrów o wysokości ponad 5 mtr. i długości około 20 mtr. Są to już jak na dzisiejsze czasy kolosy, trudne do transportu i do ustawienia na samej wystawie. Ku temu trzeba jeszcze dodać ogromne koszta, związane z transportem i samą wystawą. Nie wiemy, czy jutro nie zbudujemy płatowców jeszcze większych.

Te właśnie względy przemawiają za tem, że na przyszłych wystawach lotniczych przeważać będą li tylko dobrze wykonane modele płatowców, co będzie uważane za zupełnie wystarczające. Zobaczymy natomiast w przyszłości tysiące projektów nowego sprzętu i nowych urządzeń zapewniających bezpieczeństwo i regularność lotu.

Powróćmy teraz do samej wystawy.

Bezsprzecznie nazwać ją można „reklamą lotnictwa czeskiego“ — i to reklamą słuszną, poważną i w zupełności należną Czecho-Słowakom.

Coprawda, Czesi odziedziczyli coś niecoś po b. rządzie austryjackim — jednak gros pracy w tym kierunku wykonane zostało własnemi siłami.

Pod względem lotniczym Czesi są dziś samowystarczalni i — tak produkcja motorów jak i płatowców odbywa się wyłącznie i całkowicie w kraju. Dotyczy to również i sprzętu pomocniczego, produkowanego w kraju w licznych przedsiębiorstwach lotniczych.

Czesi, jako gospodarze i organizatorzy wystawy, — mieli możność zapoznać gości tak z przemysłem wojskowym, jak i cywilnym.

Trzy potężne fabryki samolotów (Aero, Avia i Letov), przedstawiły zwiedzającym cały szereg płatowców nowej konstrukcji tak dla celów wojskowych jak i cywilnych.

Do tych dochodzi czwarta fabryka płatowców „Skoda“, która rozpoczęła budowę płatowców metalowych.

Należy z naciskiem podkreślić, że płatowce Czechosłowackie niejednokrotnie już uznawane były za wyśmienite. W ciągu lat kilku zdobyły pierwsze nagrody i uznanie tak na konkursach we Włoszech jak i we Francji, górując nad płatowcami innemi, prostotą swej konstrukcji, słabością silnika i walorami aerodynamicznymi. Do tego typu płatowców zaliczyć należy „Avia Bondy“ ze stałym silnikiem „Walter“ 60 MK.

Z innych płatowców wybija się na pierwszy plan płatowiec „A-11“ konstrukcji fabryki „Aero“, na którym w roku ubiegłym lotnik kpt. Stanowski przeleciał w 23 etapach 15.000 klm. wzdłuż i w szerz Europy i Afryki.

Między innemi ciekawem jest, że dla komunikacji powietrznej z Berlinem i Wiedniem, Czesi wprowadzają płatowce „Farman-Goliath“ produkowane w kraju, za licencją francuską. Jeden okazowy znalazł się na wystawie na placu zakładu Letov, wykonany luksusowo.

Zresztą, niedawno, z ust najwyższych dostojników rządu padło oficjalnie słowo, że na czeskich linjach komunikacyjnych, zarówno i w lotnictwie wojskowem, żaden sprzęt wyrobu niekrajowego nie będzie używany.

Oprócz płatowców Czesi słusznie szczycili się na wystawie wystawą motorów. Trzy czeskie fabryki motorów (Skoda, połączona z Laurin i Klement, — Walter i Breitfield) z potężną fabrykacją doskonałych silników świadczą o tem wybitnie. Rozwój silników idzie również we wszystkich kierunkach, od silnika słabego-sportowego, — 20 — 60 konnego (Walter), do potężnego silnika 650 konnego — Lorraine'a.

Wyniki tej potężnej pracy organizacyjnej i technicznej nie dały na siebie długo czekać! Czesi otrzymują obstalunki z Rumunji, Finlandji a nawet i Grecji, opanowując powoli rynek europejski.

Poza przemysłem ściśle lotniczym — Czesi dają duży materjał propagandowy. Budowa lotnisk, hangarów, organizacja służby meteorologicznej, fotografje zabytków Czeskich. Wreszcie fotografje napisów orjentacyjnych dla lotników, które w Czechach są już dawno wykonane, a u nas są dopiero zainicjowane przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa.

Co do Francji — to ona wystąpiła z niezwykle bogatym i ciekawym materjałem propagandowym (oficjalnie rząd francuski). — Cały szereg wykresów, obrazków i ruchomych przyrządów — popularnie wskazuje na stopniowy rozwój wogóle środków komunikacji — a następnie i lotnictwa. W szeregu wy-

kresach przedstawiane są korzyści, które wynikają z rozwoju lotnictwa.

Niezwykle ciekawie, prosto i popularnie przedstawione są na trzech potężnych tablicach stopnie produkcji płatowca Breguet XIX, na którym Orliński dokonał przelotu do Tokjo i z powrotem.

Są jeszcze inne tablice, wykazujące szematycznie cyrkulację wody w motorze, cyrkulację oliwy i benzyny, zasady instalacji, oświetlenie w płatowcu, radjo i t. d.

Należy podkreślić z całym naciskiem, że jest to niezwykle cenny materjał dla naszych szkół lotniczych, — a nawet wogóle dla wszelkiego rodzaju szkół technicznych. W sposób bardzo prosty, a bardzo dobitny, w krótkim czasie słuchacze bez silnego natężenia uświadamiają sobie zasady konstrukcyjne tak motoru jak i samolotu.

Właśnie Francja dała kierunek ku temu, aby wystawy lotnicze bardziej popularyzować i sama wystąpiła z tymże projektem. — Poza oficjalną wystawą rządową francuską — przyjęły udział poszczególne firmy: — jak Farman, ze swym potężnym kilkuosobowym płatowcem „Farman-Jabiru" — pełniącym służbę pasażerską na linji Paryż-Berlin, jak i inne przedsiębiorstwa.

Między innemi ciekawe są wielkie latarnie lotnicze o sile nawet 1.000000 świec, używane jako drogowskazy przy lotach nocnych. W całym szeregu państw są już takie latarnie ustawione — oczekiwać należy, że ze względu na rozwój naszego lotnictwa cywilnego — u nas też znajdzie się czas na zainteresowanie temi sprawami.

Włosi wystawili dwa hydroplany wojskowe — prześlicznie wykonane, oraz cały szereg motorów potężnych fabryk jak Fiat i Isotta Fraschini. — Jeden z hydroplanów jest typem specjalnie używanym przez Musolliniego, przy jego podróżach morskich. Między innemi Włosi wystawili model hydropłatowca, na którym rozpoczął swą podróż naokoło świata pułkownik de Pinedo.

Całość wystawy włoskiej świadczy dobitnie, że Włosi w lotnictwie widzą wielką powietrzną siłę zbrojną.

Niemcy — przeciwnie. — Już na wstępie w swym katalogu, Niemcy zaznaczają, że „obecna sytuacja i okoliczności wszystkim znane co do produkcji lotniczej nie pozwalają uczestniczyć w wystawie w Pradze z nowemi typami płatowców". — Jednak chcą, aby widziano ich dobrą chęć i wystawią nieco modeli współczesnych typów płatowców, które „wskażą rozwój, który lotnictwo handlowe wykonało w ciągu ostatnich lat". Na końcu zaś sądzą, że ta wystawa odpowiednio podkreśli i spropaganduje ideę kolaboracji pokojowej wszystkich narodów w tym ogromnym dziele międzynarodowej komunikacji lotniczej.

W myśl owej zapowiedzi, Niemcy rzeczywiście zaniechali wystawiania płatowców, zadawalniając się całym szeregiem ślicznie wykonanych modeli.

Pozatem wystawiają cały szereg nowych, udoskonalonych przyrządów pokładowych — jak: kompasów, wysokościomierzy, szybkomierzy, spadochronów i t. d.

Jednak „pokojowość" niemiecka rozciągnęła się tylko na kilka kroków. Albowiem obok jedna z firm niemieckich demonstruje specjalny kulomiot — aparat fotograficzny, *przeznaczony specjalnie do wyszkolenia lotnika w walce powietrznej!*

Anglja — ograniczyła się do wystawienia karabinów maszynowych (Vickers) i do zademonstrowania nowoczesnego urządzenia kabiny pilota.

Rumunja — wystawia kilka nowych płatowców (wojskowych) własnej produkcji.

Inne państwa — posiadają swe eksponaty w mniejszej lub większej ilości, przeważnie charakteru bądź propagandowego, bądź informacyjnego.

Polskę — reprezentuje tylko Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Tak nie można.

W numerze z dnia 2. 6. 27. r. „Dziennika Poznańskiego" czytamy na łamach rzeczy ciekawych artykuł z nagłówkiem „Pamiętna karta w dziejach lotnictwa" — tłustym drukiem i dalej „Kilka dat i nazwisk, które wieczną okryły się sławą".

Autor, jak sam powiada, podaje tylko nazwiska i daty bez żadnych komentarzy, — że dnia 25. lipca 1909 r. Bleriot dokonał pierwszego lotu nad kanałem Calais, dnia 10. czerwca 1913 odbył Brindejonc lot Villa Coublay-Berlin-Warszawa w 10 godzinach i t. d.

Między listą cyfr i nazwisk, których naliczyłem 18, widać rzeczywiście rekordy, zdobiące wawrzynem skronie bohaterów powietrza; wszyscy zasłużyli się bezsprzecznie w dziejach historji lotnictwa i ludzkości.

Lecz jakże smutnym oddźwiękiem odbija się fakt, który rwie serce patryotyczne, targa polską dumę narodową; zacząłem czytać z peł-

ną wiarą, że w tym chlubnym szeregu ludzi znajdę swoich — przeczytałem, szukając jednak polskich bohaterów nadaremnie. — Zdawało mi się, że znajdę pułkownika Rayskiego w rzędzie tych, co morza przelecieli na lądowym płatowcu — zdawało mi się, że znajdę kpt. Orlińskiego obok Pelletier d'Oisy, który również do Tokio startował.

Niestety żadnej wzmianki — nawet w Polsce Polacy zapominają o sławnych czynach swych rodaków, co w walce z żywiołem nieśli tysiące kilometrów zwycięski biało-amarantowy sztandar, co do straconych zdawałoby się walk stawali z tajfunem, co lecieli z pękniętem śmigłem i na połamanym wichurą płatowcu.

Kiedy w dniu 2. IX. 1926. roku kapitan Orliński wylatywał z Charbina, kierując się na Mukden, na lotnisku starzy ludzie patrząc podejrzliwie na złowróżbne obłoczki na niebie, kręcili głowami; wszelki lot wydawał im się szalonym, niemożliwym, — żegnali go, byli przekonani, na śmierć. I rzeczywiście, jak powiada sam bohater, po 30 minutach lotu przyszło walczyć z potwornemi smokami niebios.

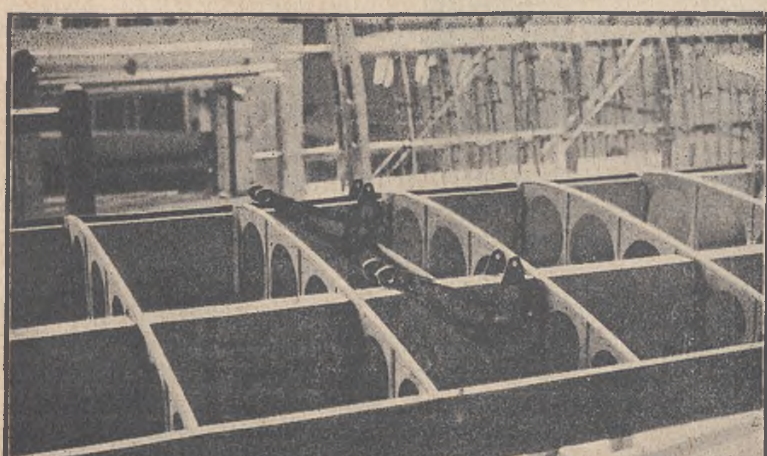


BARTEL BM 2. Opierzenie ogona i jego szczegóły. Prowadzenie linek sterowych wewnątrz kadłuba, płoza ogonowa, widoczna wyraźnie, opiera się na trójnogu o bardzo mocnej konstrukcji. Samo zakończenie płozy jest w wysokim stopniu pomocne przy lądowaniu, hamuje bowiem rozbieg.

„Były chwile, kiedy literalnie nic przed sobą nie widziałem, lot z każdą minutą wydawać mi się zaczynał karkołomnym eksperymentem. — Musieliśmy lecieć nisko pomiędzy górami, które pokrywały ciężkie chmury".

„Deszcz — przeszedł w straszną ulewę — sytuacja stawała się coraz groźniejszą — wkrótce byłem jak ślepy — w oczy zaglądała mi śmierć".

W pewnym momencie, nagle, na sto metrów przed maszyną, zamajaczył upiorny zarys sterczącej z nad chmur skały — lecieli wprost na nią — błyskawiczna jedynie przytomność, naprężenie całej siły woli i gwałtowny skręt na 180° w tył, uratowały ludzi, co z rycerską odwagą nie chcieli uledz w walce.



BARTEL BM 2. Część skrzydła z podłużnicami. W środkowej części fotografji jedno z standart'owych okuć, służące do umocowania linek, stojaków i rozpórki między podłużnicami. Prawe, lewe, dolne i górne jest zawsze o tym samym wyglądzie.

A w Mukdenie pokazywano kapitanowi Orlińskiemu w hangarze aparat Pelletier d'Oisy, słynnego asa francuskiego, który zaniechał dalszego lotu z racji na złe warunki atmosferyczne.

Pelletier d'Oisy figuruje jednak na liście w polskiem piśmie, że w czasie od dnia 24. kwietnia do 9. czerwca odbył lot Paryż-Tokio z przerwami 20.000 kl. — Orlińskiego niema.

H. Sawilski.

Kalejdoskop.

Kropla, gdy pada stale na kamień, wytrwałą i mozolną pracą żłobi w nim ślad wyraźny. Byleby wody w strumieniu starczyło — a kamień będzie z pewnością znaczony.

Tej przykrej roli cierpliwego strumienia zmuszony jest podjąć się „Lotnik". Mamy tu na myśli naturalnie znowu sprawę treningu pilotów rezerwy. Niech się czytelnik nasz nie zraża, niechaj nie sarka na jednostajność tematu naszych feljetonów. Nie jest to temat nudny — bynajmniej! Chociaż o jedno i to samo idzie — ująć tę kwestję można ze stron rozlicznych, dostarczyć można wielu ciekawych i pouczających przyczynków, potwierdzających niezbitą słuszność naszego założenia, iż *sekcje treningowe, to kamień węgielny naszych lotniczych kadr.*

Dowody na to?!

Dowodem najlepszych i boleśnie aktualnych jest grób ś. p. sierżanta pilota rezerwy, Franciszka Czarneckiego. Mogiłę usypano Mu w Lidzie w dniu 13 czerwca b. r. — tam bowiem, na Balilli 11 pułku lotniczego w dniu 10 czerwca poniósł śmierć.

Ś. p. Czarnecki pragnął trenować. Sekcji nie ma. W najbliższym pułku aparaty myśliwskie. Dano mu Balillę. Rezulat — trumna.

Trenujmy tak dalej — a może się oczy otworzą... Ale też i niejednemu się zamkną.

Członkowi Związku Lotników ś. p. sierż. Czarneckiemu — cześć.

* * *

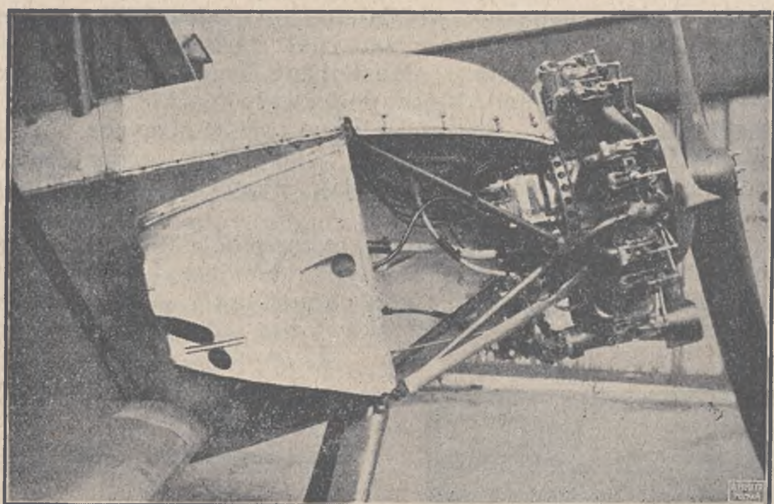
Rana jątrząca w organiźmie naszego lotnictwa znów się zatem boleśnie przypomniała. Znowuż o jakąś wdowę czy sierotę, a może matkę — zwiększyła się żałobna wielka rodzina tych, którzy przez śmierć swych bliskich na posterunku lotniczym zostali bez wyżywienia. Bo może nie wszystkim wiadomo, że Polska rodzinom zmarłych lotników nie daje ani grosza.

Fakt ten podnosi znacznie ideową wartość służby lotniczej w Polsce. Szczytną jest placówka na polskich szlakach powietrznych.

Ale kawałek chleba suchego nie zmienia się przez to w bułkę — staje się raczej kamieniem rzuconym w ubogiego z pogardą.

Smutnie się dzieje — ale też gorzej być nie może.

Czekajmy cierpliwie. Cierpliwym jest; ten kamień, na który strumień nasz spada — ale ów strumień prawdy wyczerpać się nie może. Prędzej się kamień skruszy!



BARTEL BM 2. Motyw przedniej części kadłuba wykazujący umocowanie silnika. Zauważyć należy wielką łatwość dostępu do każdej części.



POLSKA.

Propaganda poczty lotniczej. Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Warszawie wprowadza nowy rodzaj propagandy poczty lotniczej. Polegać ona będzie na tem, że znaczki pocztowe na wszystkich odsyłkach wysyłanych z Urzędu Warszawa 2 kasowane będą stemplem z napisem: „Korzystajcie z poczty lotniczej".

Port lotniczy w Katowicach. „Polonia" katowicka z dn. 3. b. m. poświęca dłuższy artykuł lotnisku śląskiemu. Lotnisko to, budowane w Katowicach kosztem 800.000 zł. będzie najlepszym portem lotniczym w Polsce, wyposażonym we wszystkie nowoczesne urządzenia techniczne. Stworzenie lotniska jest zasługą starosty świętochłowickiego, dra Potyki.

Prace nad budową lotniska dobiegają końca tak, że lotnisko najdalej w jesieni oddane zostanie do użytku publicznego.

ANGLJA.

Manewry angielskie. „Morning Post" donosi. że w ub. miesiącu odbyły się nocne manewry lotnicze ponad lotniskiem pomocniczem w parku „Richmond" w Londynie. Manewry były bardzo efektowne. O zachodzie słońca wzlatywał nad parkiem samolot Royal Air Force oświetlając szeroką przestrzeń, porośniętą trawą migawkowemi światłami. Wówczas samoloty przylatywały i manewrowały ponad lotniskiem. Co pewien czas puszczane z różnych punktów miasta reflektory oświetlały powietrzne ewolucje lotników. Ministerstwo Lotnictwa, zapytane przez „Morning Post" o celu manewrów odpowiedziało, iż park Richmond leży w strefie obrony lotniczej w Londynie i że w razie wojny będzie on zamieniony na lotnisko pomocnicze.

Podkreślić należy, że w wielkich manewrach lotniczych, które w b. mies. odbędą się w Londynie wezmą udział poza samolotami wojskowemi również samoloty komunikacyjne.

Derby lotnicze. W dniu 2. 7. rb. odbędą się w Londynie na lotnisku w Hendon derby lotnicze. W zawodach, które są organizowane przez angielskie ministerstwo lotnictwa wezmą udział zarówno samoloty wojskowe, sportowe i komunikacyjne. Zawody te będą zatem rewją całego lotnictwa angielskiego.

Niemcy zaproszeni na menewry lotnicze do Anglji. „Daily Express" donosi, że na tegoroczne manewry lotnicze w Anglji pierwszy raz od czasu Wielkiej Wojny zaproszeni zostali oficerowie niemieccy. Na manewry przybędzie 15 oficerów „Reichswehry".

FRANCJA.

Konflikt lotniczy francusko-angielski. Między Francją a Anglją wybuchł konflikt lotniczy. Mianowicie angielskie władze nie pozwoliły francuskim lotnikom przelatywać ponad Mozopotamją. Przez co uniemożliwiły towarzystwu francuskiemu dokonywanie podróży powietrznych do Aleppo i Bagdadu. Zakaz ten był szeroko omawiany na Quai d'Orsay, a francuski poseł w Londynie interwenjował w Min. Spr. Zagr. Jeżeli zakaz przelotu nie zostanie usunięty Francja ma zakazać lotnikom angielskim przelotu ponad Syrją.

Otwarcie linji komunikacji powietrznej Genewa-Marsylja. W dniu dzisiejszym otwarta została komunikacja powietrzna na linji Genewa-Marsylja. Linja ta jest odcinkiem wielkiej linji wiodącej z Berlina do Madrytu, która uruchomiona ma być w całości jeszcze w bieżącym roku. Linję Genewa-Marsylja utrzymywać ma niemieckie Towarzystwo „Deutsche Luft Hansa" wspólnie ze szwajcarskiem Towarzystwem Bal-Air.

62.000.000 za przelot dokoła kuli ziemskiej. Francuski tygodnik lotniczy „Les Ailes" donosi, iż Lindberghowi ofiarowują za przelot dookoła świata 62.000.000 Frs. „Les Ailes" zapytuje, jakie oferty złożone zostaną za przelot na księżyc.

Ruch w Paryskim porcie lotniczym. W ciągu pierwszego tygodnia ub. m. ruch w paryskim porcie lotniczym w „Le Bourget" wynosił 459 pasażerów. 12.900 kg. towarów i 149 kg. poczty. Cyfry powyższe świadczą, że komunikacja lotnicza coraz bardziej upodabnia się do kolei pod względem ilości przewożonych osób i towarów.

Ruch na południowych linjach lotniczych we Francji. Na południowych linjach lotniczych francuskich między Marsylją, Tuluzą, Barceloną, Tangierem, Casablancą,

Dakarem utrzymywanych przez T-wo „Latécoère“ — jak podaje statystyka, ogłoszona na łamach „L'Aeronautique“ dokonało podróży ogółem 14.114 pasażerów, z których 85,5% było Francuzów, 8,4% Hiszpanów, 2% Anglików i 4,1% innych narodowości.

Lotnicy chińscy w Paryżu. Dnia 27. VI. przybyła do Paryża chińska misja wojskowa celem zapoznania się z lotnictwem francuskiem. Misja zwiedziła paryski port lotniczy oraz wytwórnie płatowców i silników.



Grupa przy samolocie szkolnym Bartel BM 2.

Płatowiec sfotografowany przed odbyciem przelotu do Warszawy. Samolot prowadził pilot fabryczny E. Hołodyński, towarzyszył mu konstruktor inż. pilot Ryszard Bartel. Przelot odbyto znakomicie. Płatowiec wykazał doskonałe warunki stateczności przy długich lotach.

HOLANJA.

Otwarcie linji Amsterdam — Rotterdam— Bruksela — Bazylea. Holenderskie Tow. Żeglugi otwarło w dniu 2 maja linję komunikacji powietrznej z Amsterdamu przez Rotterdam — Brukselę do Bazylei. Pierwszy samolot naładowany był tulipanami, wiezionemi w darze dla żony Prezydenta Związków szwajcarskich.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Dzienniki nowojorskie podają, iż Levine zamierza w przeciągu dwuch najbliższych lat zorganizować stałą komunikację powietrzną między Ameryką a Europą. W tym celu jeszcze w b. r. będzie utworzone towarzystwo z kapitałem zakładowym 10.000.000 dolarów. Podróż powietrzna ponad Oceanem Atlantyckim ma trwać niecałe 40 godzin. W okresie letnim trasa lotu wieść będzie ponad Nową Finlandją w okresie zimowym zaś — ponad wyspami Azorskiemi.

WŁOCHY.

Dzieci Mussoliniego podróżują samolotami. Francuskie czasopismo lotnicze „L'Aero-Sports“ podaje, iż z okazji jakieś uroczystości lotniczej we Włoszech Mussolini poprosił lotników by dali chrzest powietrzny jego dwom synkom Brunowi i Wiktorowi. Chłopcy zajęli miejsce w samolotach — jeden z mjr. Bernardi, zdobywcą nagrody Schneidera, drugi zaś w samolocie pilota Sartori. Po locie okrężnym obaj chłopcy byli zachwyceni przejażdżką i wyrazili życzenie podróżowania tylko samolotami.

„L'Aero-Sports“ dodaje, że jest to poważny dowód zaufania jakiem darzy Mussolini lotnictwo.

Z ostatniej chwili.

Rekord szybkości na linji Wiedeń-Kraków. W piątek dnia 1 lipca r. b. pilot Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“ Jerzy Mitz, dzięki korzystnemu kierunkowi wiatru przybył na samolocie, wiozącym pasażerów, pocztę i towary, drogą z Wiednia do Krakowa w przeciągu 100 minut.

Pasażerowie po wylądowaniu nie chcieli wierzyć, iż znajdują się już w Krakowie, przypuszczali, że lądowali gdzieś w drodze. Spora ilość poczty i towarów dostała się do rąk adresatów prędzej niż telegram.

Akcja dla uświadomienia lotników o celach lotnictwa. Pismo francuskie „Les Ailes“ ogłasza list otwarty do generała Liautey, jako Prezesa Ligi dla Propagandy Lotnictwa z gorącym apelem zorganizowania akcji, mającej na celu uświadamianie lotników o celach lotnictwa. Autor apelu podnosi, iż lotnicy wojskowi, zwłaszcza ci, którzy często znajdują się na prowincjach, oddalonych od centrów kultury, znają świetnie swój aparat i przygotowują się do celów wojennych, nie znają prawdziwych celów lotnictwa, jego wartości kulturalnej i ekonomicznej. Często się zdarza, iż lotnictwo wojskowe przez brak zrozumienia, z nieuzasadnioną niechęcią odnosi się do lotnictwa cywilnego.

Na polu chwały!

Grono nieliczne polskich pilotów cywilnych poniosło dotkliwą stratę.

W czasie wykonywania swego obowiązku, odbywając regularny lot na linji lotniczej zginął śmiercią tragiczną śp. **Ludwik Strzelczyk,** członek Związku Lotników Polskich. Nieustraszony, pewny i doskonały pilot, otoczony nagle zapadającą mgłą, tym najgroźniejszym wrogiem lotnika, w wąwozie Sudetów, starając się z opresji wydostać płatowiec i siebie, uderzył o skałę roztrzaskując płatowiec i ginąc na miejscu.



Ś. p. Ludwik Strzelczyk, który 1. VII. 1922 roku ukończył Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu, pełnił dłuższy czas twardą służbę instruktora w Szkole Bydgoskiej.

W czasie tym zajmował się gorliwie sportem lotniczym, biorąc udział w II. Konkursie Szybowców, gdzie swymi brawurowymi lotami na „Bydgoszczance“ zdobył sobie uznanie i sympatję kolegów.

Od 30 października 1925 roku obejmuje posadę pilota komunikacyjnego, początkowo w Г. A. Aero w Poznaniu na linji Poznań-Warszawa, potem w C. I. D. N. A. w Warszawie na linji Warszawa-Paryż. Na tej linji pomiędzy Pragą i Warszawą zginął. Pogrzeb odbył się 5 lipca 1927 r. w Bydgoszczy, na którym reprezentowane było całe polskie lotnictwo komunikacyjne. Morze wieńców udowadniało jak popularnym był ś. p. Ludwik Strzelczyk wśród swych kolegów.

Zginąłeś na posterunku, w czasie pełnienia jednej z najtwardszych i najodpowiedzialniejszych służb.

Pamięć jednak o Tobie pozostanie wśród serc naszych, które za życia tak umiałeś sobie zjednać. *B. O.*

Cześć Twojej Pamięci!

Wiadomości z Sekcji Mechaników Lotniczych Z. L. P.

Zebranie miesięczne odbędzie się w piątek dnia 8 lipca o godz. 19,30 w lokalu pani Bajerowej przy Placu Bernardyńskiem.

Członków i zainteresowanych zaprasza.

ZARZĄD.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

✝

ś. p.

Ludwik Strzelczyk

pilot rezerwy

Członek Związku Lotników Polskich

zginął śmiercią tragiczną lotnika 28. VI. 1927 w Sudetach.

Cześć Jego Pamięci!

Zarząd Związku Lotników Polskich

Redakcja, Admin i Drukarnia „Lotnika".

Pogrzeb odbył się dnia 5-go lipca w Bydgoszczy.

Z ruchu wydawniczego.

„Rzeczy piękne“ Nr. 4. Organ miejscowego Muzem przemysłowego w Krakowie. Pod Redakcją Kazimierza Witkiewicza.

Ostatni numer tego jednego w swoim rodzaju czasopisma, omawia grafikę stosowaną, a przedewszystkiem stosunek sztuki do reklamy, jako problemu silnie związanego z rozwojem nowoczesnego życia. W tej kwestji prof. Karol Homolacs w artykule pt. Reklama i sztuka sięga do źródeł najdawniejszych, a nawet do przyrody, wyciągając stąd odpowiednie wnioski dla dzisiejszej reklamy. Ściśle się wiąże z tem sprawa afiszów, które omawia redaktor Marjan Ziółkowski z Poznania pt. O istocie plakatu, a pan Henryk Gralski pt. W jakich kolorach drukować afisze. — Wstępny artykuł redaktora Kazimierza Witkiewicza, omawia graficzną twórczość Zofji Stryjeńskiej. Numer zawiera dwie tablice barwnej reprodukcji rys Stryjeńskiego, oraz dziesięć ilustracyj w tekście.

Czcionkami Drukarni Lotnika w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.